

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2005/0185(CNS)

28.2.2006

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu dem Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über das spezifische Programm „Zusammenarbeit“ zur Durchführung des siebten Rahmenprogramms (2007-2013) der Europäischen Gemeinschaft im Bereich der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration (KOM(2005)0440 – C6-0381/2005 – 2005/0185(CNS))

Verfasser der Stellungnahme: Jaromír Kohlíček

PA_Leg

KURZE BEGRÜNDUNG

Das 7. Rahmenprogramm: Stand der Arbeiten

Am 6. April 2005 legte die Kommission ihren Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über das 7. Rahmenprogramm (RP7) 2007-2013 im Bereich der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration vor. Am 11. Oktober 2005 nahm der TRAN-Ausschuss eine Stellungnahme zu diesem Vorschlag mit Änderungen zum thematischen Teil Verkehr und Luftfahrt an, die dem ITRE-Ausschuss übermittelt wurde. Der ITRE-Ausschuss entschied, auch im Hinblick auf die Ungewissheit mit der Finanziellen Vorausschau für den Zeitraum 2007-2013, seinem Bericht zwei Arbeitsdokumente vorzuschicken, die im Juni und im Oktober 2005 vorgelegt wurden. Der Berichtsentwurf des ITRE-Ausschusses wird im Januar 2006 vorliegen. Ihr Verfasser schlug dem Berichterstatter des ITRE-Ausschusses, Herrn Buzek, vor, alle Änderungsanträge des TRAN-Ausschusses zu berücksichtigen und die Annahme von Änderungsanträgen, die im Widerspruch zu denen des TRAN-Ausschusses stehen, zu vermeiden.

Inzwischen legte die Kommission am 21. September 2005 einen neuen Vorschlag für eine Entscheidung des Rates vor, der sich ausschließlich mit dem spezifischen Programm „Zusammenarbeit“ des 7. Rahmenprogramms befasst. Das Programm „Zusammenarbeit“ stellt den Teil des 7. Rahmenprogramms dar, in dem die neun Themenbereiche der Forschung, darunter Verkehr und Luftfahrt, festgelegt werden. Der ITRE-Ausschuss wird einen weiteren Bericht zu diesem Vorschlag ausarbeiten, wobei anzumerken ist, dass das Parlament lediglich konsultiert wird.

Verkehr und Luftfahrt im Programm „Zusammenarbeit“: Unterschiede zum allgemeinen RP7-Vorschlag

Der Vorschlag für das Programm „Zusammenarbeit“ stellt in vielerlei Hinsicht eine Spezifizierung des bereits im allgemeinen RP-Vorschlag Erwähnten dar. Im Hinblick auf Verkehr und Luftfahrt folgt der Vorschlag der gleichen Struktur, indem er zunächst das Ziel sowie den Ansatz und anschließend Maßnahmen in den Bereichen Luftfahrt und Luftverkehr, Landverkehr und Galileo vorstellt.

Es wird auf die folgenden Unterschiede oder Ergänzungen zum allgemeinen RP7-Vorschlag hingewiesen:

Ziel und Ansatz:

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde als Ziel einbezogen. Der Ansatz des Programms „Zusammenarbeit“ wird als „integrierter“ Ansatz charakterisiert, der alle Verkehrsträger umfasst. Bereichsübergreifende Themen sollen gezielt auf Besonderheiten des Verkehrs, wie zum Beispiel die Sicherheit, ausgerichtet werden. Anstatt vom „sauberen und sicheren Fahrzeug der Zukunft“ zu sprechen, werden allgemeine Formulierungen wie „alternative Energiequellen im Verkehr“ oder „Umweltauswirkungen...einschließlich Klimaänderung“ verwendet. Ein größeres Gewicht wird auf die Arbeit von Technologieplattformen und deren strategische Forschungspläne gelegt, die unter Umständen die Schaffung gemeinsamer Technologieinitiativen rechtfertigen können. Weiterhin finden

Maßnahmen, die von besonderer Bedeutung für KMU sind, sowie die Folgenabschätzung Beachtung.

Maßnahmen im Bereich Luftfahrt und Luftverkehr:

Es wurden einige quantitative Ziele hinzugefügt, wie die Verringerung von Emissionen (CO₂ und Lärmpegel um 50 %, NO_x um 80 %), die Senkung der Unfallrate auf ein Fünftel und die Markteinführung neuer Produkte in der Hälfte der Zeit. Unter dem Punkt *Kundenzufriedenheit und Sicherheit* werden Forschungsarbeiten angesprochen, die die Anpassung der Flughafen- und Luftverkehrsoperationen für verschiedene Arten von Fahrzeugen und die Nutzung rund um die Uhr mit vertretbaren gemeinschaftsweit festgelegten Lärmpegeln umfassen. Im Punkt *Steigerung der Zeiteffizienz* richtet sich das Hauptaugenmerk auf die SESAME-Initiative. Unter dem Punkt *Luftverkehr der Zukunft* wurden neue Konzepte wie neue Antriebs- und Auftriebskonzepte sowie neue Leitverfahren für Flugzeuge hinzugefügt.

Maßnahmen im Bereich Landverkehr (Schiene, Straße und Schifffahrt):

Die Begründungen sind detaillierter und einige neue Schwerpunkte wurden hinzugefügt. So werden zum Beispiel Brennstoffzellen (für den Umweltschutz), Be- und Entladevorgänge (zur Verkehrsverlagerung), Nachfragesteuerung (für die innerstädtische Mobilität), Risikoanalyse (für Sicherheit und Gefahrenabwehr) und Verringerung der Lebenszykluskosten (für die Wettbewerbsfähigkeit) genannt.

Maßnahmen im Bereich Galileo:

Dieser Abschnitt wurde erheblich ausführlicher gestaltet, indem alle möglichen Anwendungsbereiche des Galileo-Systems (z.B. Kartographie und Navigation) und wichtige Aspekte genannt werden, die in Betracht gezogen werden müssen (z.B. Öffnung für eine kommerzielle Nutzung oder Gewährleistung der sicheren Nutzung durch Zertifizierung).

Weitere Ergänzungen:

Zwei neue Untertitel wurden hinzugefügt: die eine soll die Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit hervorheben und eine andere weist darauf hin, dass die Forschung in der Lage sein sollte, auf unvorhergesehene politische Erfordernisse zu reagieren.

Änderungsanträge

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Kommissionsvorschlags für das Programm „Zusammenarbeit“ hatte das Parlament seinen Bericht über den allgemeinen RP7-Vorschlag noch nicht angenommen. Aus diesem Grund berücksichtigt dieser Kommissionsvorschlag die Änderungsanträge des Parlaments zu dem allgemeinen Vorschlag (noch) nicht. Da dieser Vorschlag zum spezifischen Programm dem allgemeinen PR7-Vorschlag sehr ähnlich ist, schlägt Ihr Verfasser Änderungsanträge vor, die den zum allgemeinen Vorschlag eingereichten Änderungsanträgen ähnlich sind.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission

Änderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g

g) Verkehr (einschließlich Luftfahrt)

g) Verkehr (einschließlich Luftfahrt **und Seeverkehrstechnologie**), insbesondere **Galileo, SESAR und ERTMS** *;

** Galileo ist das Europäische Satellitennavigationsprogramm, SESAR das Forschungsprogramm zum Flugverkehrsmanagement für einen einheitlichen europäischen Luftraum und ERTMS das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem.*

Begründung

Europa muss seinen Vorsprung im Bereich der Seeverkehrstechnologieforschung behalten. Für Galileo, SESAR und ERTMS wurde diese Anpassung vorgenommen, um den Beschluss des Rates über die neue Finanzielle Vorausschau zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 2 Anhang I Teil 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Titel

Verkehr (einschließlich Luftfahrt)

Verkehr (einschließlich Luftfahrt **und Seeverkehrstechnologie**), insbesondere **Galileo, SESAR und ERTMS**

Begründung

Europa muss seinen Vorsprung im Bereich der Seeverkehrstechnologieforschung behalten. Für Galileo, SESAR und ERTMS wurde diese Anpassung vorgenommen, um den Beschluss des Rates über die neue Finanzielle Vorausschau zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 3 Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Ziel

Entwicklung integrierter, umweltfreundlicher, intelligenter und sicherer gesamteuropäischer Verkehrssysteme zum Nutzen der Bürger und der Gesellschaft unter Schonung der Umwelt- und Naturressourcen auf der Grundlage technologischer Fortschritte; und Sicherung und weiterer Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit und der führenden Rolle der europäischen Industrie auf dem Weltmarkt.

Ständige Weiterentwicklung wettbewerbsfähiger und fahrgastfreundlicher europäischer Verkehrssysteme zum Nutzen der europäischen Bürger und der europäischen Industrie auf dem Weltmarkt. Technologische Fortschritte, nachhaltige Entwicklung, umweltfreundlichere, intelligentere, preisgünstigere und bessere sowie sicherere und fahrgastfreundlichere gesamteuropäische und globale Verkehrs- und Logistiksysteme sind die Ziele für das siebte Rahmenprogramm im Verkehrs- und Logistiksektor.

Begründung

Das erste und wichtigste Ziel ist die Schaffung von Wettbewerbsfähigkeit, gefolgt vom Forschungshintergrund, der dazu dient, das Hauptziel zu erreichen. Die Einbeziehung von Kundenzufriedenheit steht im Einklang mit dem Kommissionsvorschlag. Angesichts der weltweiten Verkehrsbeziehungen der EU und der Entwicklung ihrer Verkehrssysteme ist es unverzichtbar, verstärkt neue und bessere Logistiksysteme zu entwickeln, die der Mobilität förderlich sind und die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt verringern.

Änderungsantrag 4

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Ansatz Absatz 1

Das europäische Verkehrssystem ist ein wesentliches Element des wirtschaftlichen und sozialen Wohlstands in Europa. **Es spielt eine Schlüsselrolle für die Beförderung von Menschen und Gütern auf lokaler, regionaler, nationaler, europäischer und internationaler Ebene.** In diesem Zusammenhang werden einige der noch immer aktuellen Herausforderungen aufgegriffen, die bereits im Verkehrsweißbuch aufgeführt sind; die Verkehrssysteme in der erweiterten EU sollen einen größeren Beitrag für die Gesellschaft und zur Wettbewerbsfähigkeit der Industrie leisten, die negativen Auswirkungen des Verkehrs für Umwelt, Energieverbrauch, Sicherheit und öffentliche Gesundheit dabei aber möglichst gering gehalten werden.

Die europäischen und globalen Verkehrssysteme sind ein wesentliches Element des wirtschaftlichen und sozialen Wohlstands in Europa. Es gibt nicht nur einen beträchtlichen Verkehr der Mitgliedstaaten untereinander und bedeutende Verkehrsverbindungen zu Drittländern, sondern europäische Unternehmen, insbesondere im Luft- und Seeverkehr, haben in vielen Bereichen, auch beim Verkehr zwischen Drittländern – sowohl bei Verkehrsdienstleistungen als auch Lieferungen modernen Materials –, eine dominierende Stellung. In diesem Zusammenhang werden einige der noch immer aktuellen Herausforderungen aufgegriffen, die bereits im Verkehrsweißbuch aufgeführt sind; die Verkehrssysteme in der erweiterten EU

sollen einen größeren Beitrag für die Gesellschaft und zur Wettbewerbsfähigkeit der Industrie leisten, die negativen Auswirkungen des Verkehrs für Umwelt, Energieverbrauch, Sicherheit und öffentliche Gesundheit dabei aber möglichst gering gehalten werden. **Die Aufteilung der Finanzmittel für Verkehrsforschung orientiert sich an der wirtschaftlichen Bedeutung der jeweiligen Verkehrsträger.**

Begründung

Der europäische Verkehrssektor muss in einem globalen Kontext betrachtet werden. Da in wirtschaftlicher Hinsicht der Anteil des Land- und Seeverkehrs größer ist als der des Luftverkehrs, sollte dieser Umstand bei der Aufteilung der Finanzmittel und bei den Forschungsplänen berücksichtigt werden. Die Kommission selbst weist im allgemeinen Vorschlag für das siebte Rahmenprogramm darauf hin, dass auf den Land- und Seeverkehr 11 % des BIP der EU und 16 Millionen Beschäftigte entfallen, auf den Luftverkehr hingegen lediglich 2,6 % des BIP und 3,1 Millionen Beschäftigte.

Änderungsantrag 5

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Ansatz Absatz 3

Im Rahmen der verschiedenen in diesem Bereich eingerichteten Technologieplattformen (ACARE für Luftfahrt und Luftverkehr, ERRAC für den Schienenverkehr, ERTRAC für den Straßenverkehr, WATERBORNE für die Schifffahrt, Wasserstoff und Brennstoffzellen) wurden langfristige Visionen und strategische Forschungspläne ausgearbeitet, die nützliche Beiträge für die Definition dieses Themas darstellen und den Informationsbedarf politischer Entscheidungsträger und die Erwartungen der Gesellschaft ergänzen. Einzelne Aspekte der strategischen Forschungspläne können unter Umständen gemeinsame Technologieinitiativen rechtfertigen. ERA-NET-Maßnahmen bieten Möglichkeiten zur Vereinfachung der grenzübergreifenden Koordinierung für bestimmte Themen im Verkehrsbereich und werden vorgesehen, wann immer dies zweckmäßig ist.

Im Rahmen der verschiedenen in diesem Bereich eingerichteten Technologieplattformen (ACARE für Luftfahrt und Luftverkehr, ERRAC für den Schienenverkehr, ERTRAC für den Straßenverkehr, WATERBORNE für die Schifffahrt **und die Seeverkehrstechnik**, Wasserstoff und Brennstoffzellen) wurden langfristige Visionen und strategische Forschungspläne ausgearbeitet, die nützliche Beiträge für die Definition dieses Themas darstellen und den Informationsbedarf politischer Entscheidungsträger und die Erwartungen der Gesellschaft ergänzen. Einzelne Aspekte der strategischen Forschungspläne können unter Umständen gemeinsame Technologieinitiativen rechtfertigen. ERA-NET-Maßnahmen bieten Möglichkeiten zur Vereinfachung der grenzübergreifenden Koordinierung für bestimmte Themen im Verkehrsbereich und werden vorgesehen, wann immer dies

zweckmäßig ist.

Begründung

Europa muss seinen Vorsprung im Bereich der Seeverkehrstechnologieforschung behalten.

Änderungsantrag 6

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Ansatz Absatz 5

Auf bestehende Erfordernisse der Politik sowie auf Entwicklung, Bewertung und Umsetzung neuer Politiken (beispielsweise für den Seeverkehr) wird im Rahmen der verschiedenen Maßnahmepakete auch themenübergreifend eingegangen. Die Arbeiten umfassen Studien, Modelle und Instrumente für strategische Überwachung und Vorhersage und führen Kenntnisse in Bezug auf die wichtigsten wirtschaftlichen, sozialen, sicherheitsrelevanten und ökologischen Probleme des Verkehrs zusammen. Die Maßnahmen zur Unterstützung bereichsübergreifender Themen werden gezielt auf Besonderheiten des Verkehrs ausgerichtet, beispielsweise Aspekte der Gefahrenabwehr, die sich aus dem Wesen des Verkehrssystems ergeben; Einsatz alternativer Energiequellen im Verkehr; **und** Überwachung der Umweltauswirkungen des Verkehrs, unter anderem der Klimaänderung.

Auf bestehende Erfordernisse der Politik sowie auf Entwicklung, Bewertung und Umsetzung neuer Politiken (beispielsweise für den Seeverkehr) wird im Rahmen der verschiedenen Maßnahmepakete auch themenübergreifend eingegangen. Die Arbeiten umfassen Studien, Modelle und Instrumente für strategische Überwachung und Vorhersage und führen Kenntnisse in Bezug auf die wichtigsten wirtschaftlichen, sozialen, sicherheitsrelevanten und ökologischen Probleme des Verkehrs zusammen. Die Maßnahmen zur Unterstützung bereichsübergreifender Themen werden gezielt auf Besonderheiten des Verkehrs ausgerichtet, beispielsweise Aspekte der Gefahrenabwehr, die sich aus dem Wesen des Verkehrssystems ergeben; Einsatz alternativer Energiequellen im Verkehr; Überwachung der Umweltauswirkungen des Verkehrs, unter anderem der Klimaänderung, **sowie Maßnahmen zur Milderung der nachteiligen Folgen bleibender geografischer Zwänge. Die Forschungstätigkeiten auf dem Sektor Umweltschutz sollten auch die Vermeidung, Verringerung und Optimierung von Verkehr umfassen. Die Erforschung von Umweltfragen muss sich auch auf die effektivere Gestaltung des Verkehrs richten.**

Begründung

Aufbauend auf dem von Verfasser der Stellungnahme vorgeschlagenen Text zielt die Textänderung auf die Ausarbeitung von Maßnahmen im Bereich der Kooperation ab, die

geeignet sind, die nachteiligen Folgen bleibender geografischer Zwänge zu mildern.

Änderungsantrag 7
Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen, Unterabschnitt
Luftfahrt und Luftverkehr

Luftfahrt und Luftverkehr

Luftfahrt und **nachhaltiger** Luftverkehr

Begründung

Steht in Einklang mit Artikel 2 EGV und dem Ergebnis der Tagung des Europäischen Rates von Göteborg.

Änderungsantrag 8
Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen, Unterabschnitt
Luftfahrt und Luftverkehr Absatz 4

Kundenzufriedenheit und Sicherheit:
Erzielung eines Qualitätssprungs hinsichtlich der Wahlmöglichkeiten der Passagiere und der Flexibilität der Flugpläne bei gleichzeitiger Senkung der Unfallrate auf ein Fünftel. Neue Technologien werden eine größere Auswahl von Flugzeug/Triebwerkskonfigurationen, vom Großraumflugzeug bis zu kleinen Luftfahrzeugen, und ein höheres Maß an Automation in allen Elementen des Systems, einschließlich der Flugführung, ermöglichen. Ein weiterer Schwerpunkt sind Verbesserungen in den Bereichen Komfort, Wohlbefinden und neue Dienste für Passagiere sowie Maßnahmen für die aktive und passive Sicherheit mit besonderer Berücksichtigung des Faktors Mensch. Die Forschungsarbeiten umfassen die Anpassung der Flughafen- und Luftverkehrsoperationen für verschiedene Arten von Fahrzeugen und die Nutzung rund um die Uhr mit vertretbaren gemeinschaftsweit festgelegten Lärmpegeln.

Kundenzufriedenheit und Sicherheit:
Erzielung eines Qualitätssprungs hinsichtlich der Wahlmöglichkeiten der Passagiere und der Flexibilität der Flugpläne bei gleichzeitiger Senkung der Unfallrate auf ein Fünftel. Neue Technologien werden eine größere Auswahl von Flugzeug/Triebwerkskonfigurationen, vom Großraumflugzeug bis zu kleinen Luftfahrzeugen, und ein höheres Maß an Automation in allen Elementen des Systems, einschließlich der Flugführung, ermöglichen **und bei nationalen Informations- und Buchungssystemen auf europäischer Ebene zwischen den einzelnen Verkehrsträgern Interoperabilität schaffen.** Ein weiterer Schwerpunkt sind Verbesserungen in den Bereichen Komfort, Wohlbefinden und neue Dienste für Passagiere sowie Maßnahmen für die aktive und passive Sicherheit mit besonderer Berücksichtigung des Faktors Mensch. Die Forschungsarbeiten umfassen die Anpassung der Flughafen- und Luftverkehrsoperationen für verschiedene **geografische Gegebenheiten**, Arten von Fahrzeugen und die Nutzung rund um die Uhr mit vertretbaren gemeinschaftsweit festgelegten

Lärmpegeln.

Begründung

Die bessere Integration der Buchungssysteme steigert nicht nur die Kundenzufriedenheit, sondern auch die Effizienz des gesamten Systems unter allen geografischen Bedingungen.

Änderungsantrag 9

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen, Unterabschnitt Luftfahrt und Luftverkehr Absatz 5

Steigerung der Kosteneffizienz: Förderung einer wettbewerbsfähigen Lieferkette, die in der Lage ist, die Marktreife in der Hälfte der Zeit zu erreichen, und Reduzierung der Produktentwicklungs- und Betriebskosten, so dass die Beförderung für den Bürger leichter zu finanzieren ist. Die Forschung wird gezielt auf Verbesserungen des gesamten Geschäftsvorgangs ausgerichtet, von der Konzeption bis zur Produktentwicklung, Fertigung und Inbetriebnahme einschließlich der Integration der Lieferkette. Dazu gehören Verbesserung der Simulationsmöglichkeiten und Erhöhung des Automatisierungsgrads, Technologien und Verfahren für den Bau von wartungsfreien Luftfahrzeugen sowie Verschlinkung von Flugzeug- und Flughafenbetrieb und Flugverkehrsmanagement.

Steigerung der Kosteneffizienz: Förderung einer wettbewerbsfähigen Lieferkette, die in der Lage ist, die Marktreife in der Hälfte der Zeit zu erreichen, und Reduzierung der Produktentwicklungs- und Betriebskosten, **zum Beispiel durch Nutzung der Ergebnisse des in Echtzeit zugänglichen mobilen Instandhaltungssystems (SMMART)**, so dass die Beförderung für den Bürger leichter zu finanzieren ist. Die Forschung wird gezielt auf Verbesserungen des gesamten Geschäftsvorgangs ausgerichtet, von der Konzeption bis zur Produktentwicklung, Fertigung und Inbetriebnahme einschließlich der Integration der Lieferkette. Dazu gehören Verbesserung der Simulationsmöglichkeiten und Erhöhung des Automatisierungsgrads, Technologien und Verfahren für den Bau von wartungsfreien Luftfahrzeugen sowie Verschlinkung von Flugzeug- und Flughafenbetrieb und Flugverkehrsmanagement.

Begründung

Es wird angestrebt, die potentiellen Errungenschaften des sechsten Rahmenprogramms, von dem SMMART (in Echtzeit zugängliches mobiles Instandhaltungssystem) ein Teil ist, zu nutzen. Ziel der Forschung bei SMMART ist es, die Lieferkette für Ersatzteile in der Flugzeugindustrie effizienter zu gestalten und zu verkürzen.

Änderungsantrag 10

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen, Unterabschnitt Luftfahrt und Luftverkehr Absatz 6

Schutz von Luftfahrzeugen und Fluggästen: Verhinderung feindlicher Maßnahmen jeder Art, bei denen Reisenden oder Bürgern durch den missbräuchlichen Einsatz von Luftfahrzeugen Verletzungen, Verluste, Schäden oder eine Reiseunterbrechung entstehen. Die Forschungsmaßnahmen konzentrieren sich auf die relevanten Elemente des Luftverkehrssystems einschließlich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei der Kabinen- und Cockpitauslegung, automatischer Steuerung und Landung im Falle der nicht autorisierten Nutzung des Flugfahrzeugs, Schutz gegen Angriffe von außen, sowie Aspekte der Gefahrenabwehr bei der Verwaltung des Luftraums und beim Flughafenbetrieb.

Schutz von Luftfahrzeugen und Fluggästen: Verhinderung feindlicher Maßnahmen jeder Art, bei denen Reisenden oder Bürgern durch den missbräuchlichen Einsatz von Luftfahrzeugen Verletzungen, Verluste, Schäden oder eine Reiseunterbrechung entstehen. Die Forschungsmaßnahmen konzentrieren sich auf die relevanten Elemente des Luftverkehrssystems einschließlich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei der Kabinen- und Cockpitauslegung, automatischer Steuerung und Landung im Falle der nicht autorisierten Nutzung des Flugfahrzeugs, Schutz gegen Angriffe von außen, sowie Aspekte der Gefahrenabwehr bei der Verwaltung des Luftraums und beim Flughafenbetrieb **und Aspekte, die mit physischen Beschränkungen oder schwierigen Wettersituationen zusammenhängen.**

Begründung

Durch diese Änderung soll eine möglichst große Zahl denkbarer Bereiche künftiger Forschungstätigkeiten zusammengestellt werden.

Änderungsantrag 11

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen, Unterabschnitt Luftfahrt und Luftverkehr Absatz 7

Luftverkehr der Zukunft: Prüfung radikalerer, umweltfreundlicher und innovativer Technologien, die den Tempowechsel erleichtern könnten, den der Luftverkehr in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts und darüber hinaus vollziehen muss. Die Forschungsarbeiten betreffen Aspekte wie neue Antriebs- und Auftriebskonzepte, neue **Ideen** für den Innenraum von Luftfahrzeugen, neue Flughafenkonzepte, neue Leit- und Kontrollverfahren für Flugzeuge, **alternative Konzepte** für das Funktionieren des Luftverkehrs und seine Einbindung in den Betrieb anderer Verkehrsträger.

Luftverkehr der Zukunft: Prüfung radikalerer, umweltfreundlicher und innovativer Technologien, die den Tempowechsel erleichtern könnten, den der Luftverkehr in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts und darüber hinaus vollziehen muss. Die Forschungsarbeiten betreffen Aspekte wie neue Antriebs- und Auftriebskonzepte, neue **Konzeptionen** für den Innenraum von Luftfahrzeugen, neue Flughafenkonzepte, neue Leit- und Kontrollverfahren für Flugzeuge, **Alternativwege** für das Funktionieren des Luftverkehrs und seine Einbindung in den Betrieb anderer Verkehrsträger **sowie neue Anstöße zur Minimierung der nachteiligen**

Folgen geografischer Zwänge.

Begründung

Im Verkehr der Zukunft gilt es unbedingt neue Wege zur Minimierung der Folgen bleibender geografischer Einschränkungen in Bezug auf die Region oder den Staat, in dem der Verkehr stattfindet, zu konzipieren.

Änderungsantrag 12

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen Unterabschnitt
Landverkehr Überschrift

Landverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt)

Nachhaltiger Landverkehr (Schiene, Straße,
Schifffahrt)

Begründung

Wie auch im 6. Rahmenprogramm sollte die Überschrift den Ausdruck „nachhaltig“ enthalten, da nach Artikel 6 des Vertrags die nachhaltige Entwicklung beispielsweise in die Bereiche Forschung und Verkehr einzubeziehen ist.

Änderungsantrag 13

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen Unterabschnitt
Landverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Absatz 1

Umweltfreundlicher Landverkehr:
Entwicklung von Technologien und Aufbau von Kenntnissen im Hinblick auf die Reduzierung der Verschmutzung (Luft, Wasser und Böden) und der Umweltauswirkungen wie Klimaänderung, Gesundheit, Artenvielfalt und Lärm. Die Forschungsmaßnahmen dienen der Verbesserung der Umweltverträglichkeit und Energieeffizienz von Antrieben und der Förderung des Einsatzes alternativer Kraftstoffe, unter anderem Wasserstoff **und** Brennstoffzellen. Die Maßnahmen umfassen Infrastrukturen, Fahrzeuge, Schiffe und Komponententechnologien einschließlich der Optimierung des Gesamtsystems. Die Forschung im Bereich verkehrsspezifischer Entwicklungen bezieht Fertigung, Konstruktion, Betrieb, Wartung, Reparatur, Inspektion, Recycling, Strategien für

Umweltfreundlicher Land- und Schiffsverkehr: ***Verbesserung der Methoden zur Berechnung von externen sozialen und ökologischen Kosten*** und Entwicklung von Technologien und Aufbau von Kenntnissen im Hinblick auf die Reduzierung der Verschmutzung (Luft, Wasser und Böden) und der Umweltauswirkungen wie Klimaänderung, Gesundheit, Artenvielfalt und Lärm. Die Forschungsmaßnahmen dienen der Verbesserung der Umweltverträglichkeit und Energieeffizienz von Antrieben und der Förderung des Einsatzes alternativer Kraftstoffe, unter anderem Wasserstoff, Brennstoffzellen **und Biomasse**. Die Maßnahmen umfassen Infrastrukturen, Fahrzeuge, Schiffe und Komponententechnologien einschließlich der Optimierung des Gesamtsystems. Die

Altfahrzeuge und -geräte und das Eingreifen auf See bei Unfällen ein.

Forschung im Bereich verkehrsspezifischer Entwicklungen bezieht Fertigung, Konstruktion, Betrieb, Wartung, Reparatur, Inspektion, Recycling, Strategien für Altfahrzeuge und -geräte und das Eingreifen auf See bei Unfällen ein. **Die Forschung soll die Grundlage für Ziel/Risiko-basierte Planung und somit für Verbesserung von Sicherheit und Effektivität bei Schiffen und Offshore-Strukturen schaffen, die Verwendbarkeit und Unterhaltung von Schiffen verbessern und sich auf die Entwicklung neuer Systeme für sichere maritime Operationen richten. Zugleich sollen die Umweltbelastungen weiter reduziert werden, damit bei der zu erwartenden Zunahme des Seeverkehrs eine akzeptable Entwicklung im Umweltbereich gewährleistet werden kann.**

Begründung

Der Beschluss über die Richtlinie zur Eurovignette 2 umfasst auch das Ziel, Methoden zur Berechnung externer sozialer und ökologischer Kosten zu entwickeln. Biomasse gilt als eine mögliche alternative Energiequelle für die Zukunft; deshalb darf diese Energiequelle bei künftigen auf Antriebe bezogenen Forschungstätigkeiten nicht ausgeschlossen werden. Zudem ist es nötig, die Forschung im Bereich des Seeverkehrs in die umweltfreundlichere Gestaltung des Landverkehrs einzubeziehen.

Änderungsantrag 14

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen Unterabschnitt Landverkehr (Schiene, Straße, Schifffahrt) Absatz 2

Förderung der Verkehrsverlagerung und Entlastung der Verkehrskorridore :
Entwicklung und Demonstration von Systemen für die nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderung von Personen und Gütern sowie Technologien zur Gewährleistung einer effektiven Intermodalität, auch unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs. Dazu gehören Maßnahmen in Bezug auf die Interoperabilität und die Optimierung des Betriebs lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Verkehrsnetze, -systeme und -

Förderung der Verkehrsverlagerung und Entlastung der Verkehrskorridore:
Entwicklung und Demonstration von Systemen für die nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderung von Personen und Gütern sowie Technologien zur Gewährleistung einer effektiven Intermodalität, auch unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs. **Das bedeutet die Entwicklung eines „Ein-System-Ansatzes“ mit einer Ausgewogenheit zwischen den Verkehrsträgern, einschließlich der Förderung des Schienenverkehrs, der**

dienste und ihre intermodale Integration. Die Maßnahmen zielen ab auf die optimierte Nutzung der Infrastrukturen einschließlich Terminals und Spezialnetze, Verbesserungen bei der Beförderung, Verkehrs- und Informationsmanagement, verbesserte Frachtlogistik und Intermodalität im Personenverkehr. Es werden intelligente Systeme, neue Fahrzeug/Schiffskonzepte und -technologien einschließlich der Be- und Entladevorgänge entwickelt. Zur Wissensgrundlage für politische Entscheidungen gehören Infrastrukturkosten und -gebühren, Bewertungen der verkehrspolitischen Maßnahmen der EU sowie die Politik der transeuropäischen Netze und entsprechende Vorhaben.

Binnenschifffahrt und des Kurzstreckenseeverkehrs als Alternativen zum Straßenverkehr und zum Kurzstreckenluftverkehr, was ebenfalls ein Ziel der Marco Polo-Programme ist. Dazu gehören Maßnahmen in Bezug auf die Interoperabilität und die Optimierung des Betriebs lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Verkehrsnetze, -systeme und -dienste und ihre intermodale Integration ***sowie das weitere Sammeln von Erfahrung mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrssystem und dessen Weiterentwicklung.*** Die Maßnahmen zielen ab auf die optimierte Nutzung der Infrastrukturen einschließlich Terminals und Spezialnetze, Verbesserungen bei der Beförderung, Verkehrs- und Informationsmanagement, verbesserte Frachtlogistik und Intermodalität im Personenverkehr. Es werden intelligente Systeme, neue Fahrzeug/Schiffskonzepte und -technologien einschließlich der Be- und Entladevorgänge entwickelt. Zur Wissensgrundlage für politische Entscheidungen gehören Infrastrukturkosten und -gebühren, Bewertungen der verkehrspolitischen Maßnahmen der EU sowie die Politik der transeuropäischen Netze und entsprechende Vorhaben.

Begründung

„Ein-System-Ansatz“ bedeutet, dass der Verkehr in einem bestimmten Gebiet als ein einheitliches System betrachtet wird und die Verkehrsbedürfnisse dieses Gebietes in einer Weise erfüllt werden können, die am besten die spezifischen Belange der Verbraucher, der Anbieter und des Umweltschutzes berücksichtigt. Die Forschung kann zur Entwicklung von Technologien und Nutzeranwendungen beitragen, mit denen sich dieser Ansatz verwirklichen lässt und somit dem umweltfreundlichen Schienen-, Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehr förderlich ist. ERTMS spielt innerhalb des TEN-Verkehrs eine bedeutende Rolle. Flankierende Forschungsarbeiten zu Normierung, Stabilisierung und neuen Erfahrungen sollten durchgeführt werden.

Änderungsantrag 15
Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen Unterabschnitt
Landverkehr Absatz 3

Gewährleistung einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität: Ausrichtung auf die Mobilität von Menschen und Gütern durch Forschung zum „Fahrzeug der nächsten Generation“, bei der alle Elemente eines sauberen, energieeffizienten, sicheren und intelligenten Straßenverkehrs zusammengeführt werden, und seine Einführung in den Markt. Durch Forschungsarbeiten zu neuen Mobilitätskonzepten, innovativen Organisations- und Mobilitätsmanagementsystemen und einem qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehr sollen der Zugang für alle und ein hohes Maß an intermodaler Integration gewährleistet werden. Es werden innovative Strategien für einen sauberen städtischen Nahverkehr entwickelt und getestet. Besonderes Augenmerk wird auf saubere Verkehrsträger, Nachfragesteuerung, Rationalisierung des Individualverkehrs sowie auf Informations- und Kommunikationsstrategien, -dienste und -infrastrukturen gelegt. Zu den Instrumenten zur Unterstützung der Entwicklung und der Umsetzung von Politiken gehören Verkehrs- und Raumplanung.

Gewährleistung einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität: Ausrichtung auf die Mobilität von Menschen und Gütern durch Forschung zum „Fahrzeug der nächsten Generation“, bei der alle Elemente eines sauberen, energieeffizienten, sicheren und intelligenten Straßenverkehrs zusammengeführt werden, und seine Einführung in den Markt. Durch Forschungsarbeiten zu neuen Mobilitätskonzepten, innovativen Organisations- und Mobilitätsmanagementsystemen und einem qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehr sollen der Zugang für alle und ein hohes Maß an intermodaler Integration gewährleistet werden. Es werden innovative Strategien für einen sauberen städtischen Nahverkehr entwickelt und getestet. Besonderes Augenmerk wird auf saubere Verkehrsträger, Nachfragesteuerung, Rationalisierung des Individualverkehrs sowie auf Informations- und Kommunikationsstrategien, -dienste und -infrastrukturen gelegt. **Ein Schwerpunkt wird auch auf der Qualität der Mobilität und der Kundenzufriedenheit insbesondere bei Personen mit eingeschränkter Mobilität und bestimmten Gruppen wie Senioren und Frauen liegen.** Zu den Instrumenten zur Unterstützung der Entwicklung und der Umsetzung von Politiken gehören Verkehrs- und Raumplanung.

Begründung

Angesichts des demographischen Wandels und des neuen Mobilitätsbedarfs in der heutigen europäischen Gesellschaft muss im Voraus erkannt werden, wie sich die Sensibilität und die Wahrnehmung der Nutzer von Landverkehrswegen (Bequemlichkeit, Vorlieben usw.) ändert. Die Bedeutung der Zugänglichkeit, insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wird zwar immer mehr anerkannt, doch dieses Thema muss verstärkt erforscht werden. Besondere Aufmerksamkeit kann dabei Maßnahmen gelten, die auch auf andere Verkehrsteilnehmer positive Auswirkungen haben. Beispielsweise profitieren nachweislich alle Fahrgäste von niedrigeren Türstufen und dem zusätzlichen Platzangebot für Rollstühle in Bussen (leichterer Einstieg, Zeitgewinn an der Bushaltestelle, vielfältige Raumnutzung).

Änderungsantrag 16
Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen Unterabschnitt
Landverkehr Absatz 5

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit:
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsgewerbes, Gewährleistung nachhaltiger, effizienter und bezahlbarer Verkehrsdienste, Aufbau neuer Fachkenntnisse und Schaffung von Arbeitsplätzen durch Forschung und Entwicklung. Die Technologien für fortschrittliche industrielle Prozesse umfassen Entwurf, Fertigung, Montage, Konstruktion und Wartung und zielen darauf ab, Lebenszykluskosten und Vorlaufzeiten bei der Entwicklung zu reduzieren. Der Schwerpunkt liegt auf innovativen Produktkonzepten und verbesserten Verkehrsdiensten, die eine größere Kundenzufriedenheit gewährleisten. Es werden neue Produktionsorganisationen einschließlich des Lieferkettenmanagements und der Verteilungssysteme entwickelt.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit:
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsgewerbes, Gewährleistung nachhaltiger, effizienter und bezahlbarer Verkehrsdienste, Aufbau neuer Fachkenntnisse und Schaffung von Arbeitsplätzen durch Forschung und Entwicklung. Die Technologien für fortschrittliche industrielle Prozesse umfassen Entwurf, Fertigung, Montage, Konstruktion und Wartung und zielen darauf ab, Lebenszykluskosten und Vorlaufzeiten bei der Entwicklung zu reduzieren. Der Schwerpunkt liegt auf innovativen Produktkonzepten und verbesserten Verkehrsdiensten, die eine größere Kundenzufriedenheit gewährleisten. Es werden neue Produktionsorganisationen einschließlich des Lieferkettenmanagements und der Verteilungssysteme entwickelt. **Die Forschung sollte sich auch auf neue Systeme zur Verbesserung der Effizienz und Gewährleistung der Finanzierung der TEN und anderer europäischer Mobilitäts- und Verkehrsprojekte konzentrieren, indem innovative Anleiheformen und öffentlich-private Partnerschaften auf europäischer Ebene unterstützt werden.**

Begründung

Eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit kann nicht nur durch den Bau und die Wartung von Fahrzeugen erzielt werden, sondern auch durch neue Wege der Infrastrukturförderung.

Änderungsantrag 17
Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Unterabschnitt Unterstützung des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (Galileo) Absatz 2

Ausschöpfung des gesamten Potenzials:
Förderung der zunehmenden Nutzung der offenen beziehungsweise kommerziellen „Safety-of-life“-, „Search-and-rescue“- und öffentlichen regulierten Dienste;

Ausschöpfung des gesamten Potenzials:
Förderung der zunehmenden Nutzung der offenen beziehungsweise kommerziellen „Safety-of-life“-, „Search-and-rescue“- und öffentlichen regulierten Dienste, **besonders**

Anwendungen des Frachtverkehrsmanagements; Nutzung von Diensten als Nebenprodukt; Demonstration von Nutzen und Leistungsfähigkeit der Satellitennavigation.

in den vom europäischen Festland am weitesten entfernten Regionen;
Anwendungen des Frachtverkehrsmanagements; Nutzung von Diensten als Nebenprodukt; Demonstration von Nutzen und Leistungsfähigkeit der Satellitennavigation.

Begründung

Der Einsatz des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (Galileo) in den vom europäischen Festland am weitesten entfernten Regionen wird mit Nachdruck zur Entwicklung eines Verkehrssystems beitragen, das geeignet ist, effizient auf die Beschränkungen zu reagieren, die durch die geografische Lage bestimmter europäischer Regionen bedingt sind.

Änderungsantrag 18

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen Unterabschnitt Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit ist ein wichtiges Element der FuE-Maßnahmen in diesem Bereich und wird gefördert, wenn dies im Interesse der Industrie und der politischen Entscheidungsträger liegt. Besondere Maßnahmen mit breiter Themenfächerung können in Bereichen durchgeführt werden, in es **Marktanreize** gibt (beispielsweise globale Entwicklung des Handels und Verbindung von Netzen und Diensten auf kontinentaler und interkontinentaler Ebene); Möglichkeiten für den Zugang zu wissenschaftlichen und technologischen Erkenntnissen und deren Erwerb bestehen, die das derzeit in Europa vorhandene Wissen ergänzen und von gegenseitigem Nutzen sind; und in denen Europa einem globalen Erfordernis nachkommt (beispielsweise Klimaänderung) oder einen Beitrag zu internationalen Standards und globalen Systemen leistet (beispielsweise angewandte Logistik und Satellitennavigationsinfrastrukturen).

Die internationale Zusammenarbeit ist ein wichtiges Element der FuE-Maßnahmen in diesem Bereich und wird gefördert, wenn dies im Interesse der Industrie und der politischen Entscheidungsträger liegt. Besondere Maßnahmen mit breiter Themenfächerung können in Bereichen durchgeführt werden, in **denen es Anreize auf dem an den europäischen Kernraum angrenzenden oder dem weiter von ihm entfernten Markt** gibt (beispielsweise globale Entwicklung des Handels und Verbindung von Netzen und Diensten auf kontinentaler und interkontinentaler Ebene); Möglichkeiten für den Zugang zu wissenschaftlichen und technologischen Erkenntnissen und deren Erwerb bestehen, die das derzeit in Europa vorhandene Wissen ergänzen und von gegenseitigem Nutzen sind; und in denen Europa einem globalen Erfordernis nachkommt (beispielsweise Klimaänderung) oder einen Beitrag zu internationalen Standards und globalen Systemen leistet (beispielsweise angewandte Logistik und Satellitennavigationsinfrastrukturen).

Begründung

Bessere sprachliche (semantische) Klarheit.

Änderungsantrag 19

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Unterabschnitt Sich abzeichnende Erfordernisse oder unvorhergesehene politische Erfordernisse Absatz 1

Im Rahmen der Maßnahmen, die aufgrund neuer Erfordernisse durchgeführt werden, wird Forschung gefördert, die auf kritische Vorkommnisse und auf die Herausforderungen künftiger Beförderungssysteme reagiert, beispielsweise neue Verkehrs- und Fahrzeugkonzepte, Automation, Mobilität oder Organisation.

Im Rahmen der Maßnahmen, die aufgrund neuer Erfordernisse durchgeführt werden, wird Forschung gefördert, die auf kritische Vorkommnisse und auf die Herausforderungen künftiger Beförderungssysteme reagiert, beispielsweise neue Verkehrs- und Fahrzeugkonzepte, Automation, Mobilität oder Organisation **sowie das Konzept einer innovativen und nachhaltigen europäischen Logistik, die als Faktor für Wachstum und Zusammenhalt dient.**

Begründung

Es geht um die Anstöße, die die Kommission in nächster Zukunft dem Sektor Logistik geben wird, und zwar in dem Bewusstsein, dass es die europäischen Kapazitäten auf diesem Sektor zu verbessern und auszubauen gilt, der entscheidende Bedeutung für die Rationalisierung des Verkehrs und des Energieeinsatzes und für die Wirkung auf die Umwelt hat und der dem räumlichen Zusammenhalt und der Wettbewerbsfähigkeit der Dienstleistungen für die Nutzer dient.

Änderungsantrag 20

Anhang I Abschnitt 7 Verkehr (einschließlich Luftfahrt) Maßnahmen Unterabschnitt Fremdenverkehr (neu)

Fremdenverkehr

Durchführung von Studien über die Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf den Verkehr und über die Auswirkungen eines sauberen und effizienten Verkehrs auf eine nachhaltige Entwicklung des Fremdenverkehrs; Entwicklung eines nachhaltigen Fremdenverkehrs ohne übermäßige Nachfrage nach Beförderung; innovative Konzepte für die Nutzung der Verkehrsträger im touristischen Umfeld,

***einschließlich elektronischer Reservierung
und Tarifverbund.***

Begründung

Da Tourismus und Verkehr eng zusammenhängen, sollten Studien über die Verbindungen zwischen den beiden Sektoren durchgeführt werden. Innovative Lösungen wie elektronische Reservierung und Tarifverbund können für den touristischen Markt von erheblicher Bedeutung sein.

Änderungsantrag 21
Anhang II Spalte 9

Verkehr (einschließlich Luftfahrt)

Verkehr (einschließlich Luftfahrt **und
Seeverkehrstechnologie**)

Begründung

Europa muss seinen Vorsprung im Bereich der Seeverkehrstechnologieforschung behalten.

Änderungsantrag 22
Finanzbogen Teil 3.1. Haushaltslinien

02 04 01 Weltraum; 02 04 02 vorbereitende Maßnahme zur Verbesserung der Europäischen Sicherheitsforschung; 08 02 01 Genomik und Biotechnologie für Gesundheit; 08 05 01 Lebensmittelsicherheit und -qualität; 09 04 01 Technologien für die Informationsgesellschaft; 08 03 01 Nanotechnologien, intelligente Werkstoffe, neue Produktionsverfahren und -geräte; 08 06 01 01 nachhaltige Energiesysteme; 06 06 02 01 nachhaltige Energiesysteme; 08 06 01 03 globale Veränderungen und Ökosysteme; 08 04 01 Luftfahrt; 08 06 01 02 nachhaltiger Landverkehr; 06 06 01 Luft- und Raumfahrt; 06 06 02 02 nachhaltiger Landverkehr; 08 07 01 Bürger und Regieren in einer wissenschaftsgestützten Gesellschaft; 08 08 01 01 – 06 06 03 – 09 04 02 – 11 05 01 – Unterstützung der Politik und Vorausschau auf den wissenschaftlichen und technologischen Bedarf

02 04 01 Weltraum; 02 04 02 vorbereitende Maßnahme zur Verbesserung der Europäischen Sicherheitsforschung; 08 02 01 Genomik und Biotechnologie für Gesundheit; 08 05 01 Lebensmittelsicherheit und -qualität; 09 04 01 Technologien für die Informationsgesellschaft; 08 03 01 Nanotechnologien, intelligente Werkstoffe, neue Produktionsverfahren und -geräte; 08 06 01 01 nachhaltige Energiesysteme; 06 06 02 01 nachhaltige Energiesysteme; 08 06 01 03 globale Veränderungen und Ökosysteme; 08 04 01 Luftfahrt; 08 06 01 02 nachhaltiger Landverkehr; 06 06 01 Luft- und Raumfahrt; 06 06 02 02 nachhaltiger Landverkehr; **06 03 01 TEN-Verkehr (nur Galileo, „zweite spezifische Maßnahme“)**; 08 07 01 Bürger und Regieren in einer wissenschaftsgestützten Gesellschaft; 08 08 01 01 – 06 06 03 – 09 04 02 – 11 05 01 – Unterstützung der Politik und Vorausschau auf den wissenschaftlichen und technologischen Bedarf

Begründung

Diese Anpassung wurde vorgenommen, um den Beschluss des Rates über die neue Finanzielle Vorausschau zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 23
Finanzbogen Teil 5.3 Punkt 7

(7) Verkehr (einschließlich Luftfahrt)

(7) Verkehr (einschließlich Luftfahrt **und Seeverkehrstechnologie**), insbesondere **Galileo, SESAR und ERTMS**

Begründung

Für Galileo, SESAR und ERTMS wurde diese Anpassung vorgenommen, um den Beschluss des Rates über die neue Finanzielle Vorausschau zu berücksichtigen. Europa muss seinen Vorsprung im Bereich der Seeverkehrstechnologieforschung behalten.

VERFAHREN

| | |
|--|--|
| Titel | Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über das spezifische Programm „Zusammenarbeit“ zur Durchführung des siebten Rahmenprogramms (2007-2013) der Europäischen Gemeinschaft im Bereich der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration |
| Bezugsdokumente | KOM(2005)0440 – C6-0381/2005 – 2005/0185(CNS) |
| Federführender Ausschuss | ITRE |
| Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum | TRAN 17.11.2005 |
| Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum | |
| Verfasser der Stellungnahme Datum der Benennung | Jaromír Kohlíček 10.10.2005 |
| Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme: | |
| Prüfung im Ausschuss | 24.01.2006 21.02.2006 |
| Datum der Annahme | 22.02.2006 |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | +: 37 -: 0 0: 1 |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowicki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Natrass, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Ulrich Stockmann, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen) | Zsolt László Becsey, Den Dover, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Jelko Kacin, Zita Pleštinská, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Hannu Takkula |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2) | Anna Hedh |
| Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar) | |